Deutscher Bundestag
12. Wahlperiode

Drucksache 12/1094

30. 08. 91

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Klaus Daubertshäuser, Robert Antretter, Dr. Marliese Dobberthien, Marion Caspers-Merk, Eike Ebert, Carl Ewen, Elke Ferner, Norbert Formanski, Monika Ganseforth, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Siegrun Klemmer, Volkmar Kretkowski, Dr. Klaus Kübler, Brigitte Lange, Dieter Maaß (Herne), Dr. Dietmar Matterne, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Michael Müller (Düsseldorf), Albrecht Müller (Pleisweiler), Jutta Müller (Völklingen), Dr. Rolf Niese, Adolf Ostertag, Rudolf Purps, Horst Peter (Kassel), Bernd Reuter, Harald B. Schäfer (Offenburg), Siegfried Scheffler, Otto Schily, Dietmar Schütz, Dr. R. Werner Schuster, Lisa Seuster, Dr. Dietrich Sperling, Joachim Tappe, Rudi Walther (Zierenberg), Wolfgang Weiermann, Hildegard Wester, Dr. Margrit Wetzel, Dr. Norbert Wieczorek, Heidemarie Wieczorek-Zeul, Berthold Wittich, Uta Zapf
— Drucksache 12/830 —

Flughafen Frankfurt/Main und seine künftige Rolle im Verkehrskonzept

Für die Attraktivität des Industrie- und Dienstleistungsstandortes Rhein/Main kommt es entscheidend darauf an, den Frankfurter Flughafen in seiner Bedeutung als internationalen Großflughafen zu erhalten. Dabei müssen aber auch die Belange der Bevölkerung und die Verkehrsstruktur der Region berücksichtigt werden. Die Kapazitätsprobleme des Flughafens müssen daher durch ein verbessertes Nutzungskonzept gelöst werden, das in ein Gesamtverkehrskonzept Deutschland eingebettet ist. Insbesondere ist eine bundesweite Flughafenkoordination erforderlich.

Zur Zeit ist seitens des Bundes und der Flughafengesellschaft dagegen nur die Rede von quantitativen Erweiterungskonzepten, die u. a. eine zivile Nutzung des Flughafens Wiesbaden/Erbenheim bzw. Neubauten von Start- und Landebahnen beinhalten. Es liegen bisher weder Konzepte für eine qualitative Kapazitätserweiterung noch Vorstellungen über die Einbindung des Frankfurter Flughafens in ein bundesweites Verkehrskonzept vor.

1. Wie hoch war im Jahr 1990
   a) die Zahl der Starts und Landungen
   b) die Zahl der Passagiere insgesamt und bezogen auf die Flugbewegungen

   auf dem Flughafen Frankfurt?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Dr. Dieter Schulte, vom 30. August 1991 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Der Flughafen Frankfurt/Main erzielte im Jahr 1990 folgende Verkehrsergebnisse:

a) 342 787 Starts und Landungen insgesamt, darunter
- 324 387 Starts und Landungen zivil,
- 291 144 Starts und Landungen von Passagierflugzeugen.

b) 29 631 427 Passagiere (incl. Transit).

Daraus errechnet sich eine mittlere Auslastung von rund 102 Passagieren pro Passagierflugzeug-Bewegung.

2. Wurde dieser Wert in der EG oder weltweit übertroffen; wenn ja, wo und unter welchen Voraussetzungen?

Auf der Datenbasis 1989 (vergleichbare Daten internationaler Verkehrsflughäfen liegen für 1990 noch nicht vollständig vor) ergeben sich die folgenden Ranglisten für die kapazitätsrelevanten Aufkommensarten, Gesamtbewegungen und Gesamtpassagiere.

Der Flughafen Frankfurt/Main erzielte 1989:

325 472 Starts und Landungen insgesamt,
26 724 430 Passagiere (incl. Transit) insgesamt.

Vergleich Einzelflughäfen (1989):

	Bewegungen (Tsd.)	
1	Chicago O'Hare	803,5
2	Dallas Ft. Worth	680,8
3	Atlanta	665,9
4	Los Angeles LAX	662,4
5	Portland	544,0
6	Santa Ana (John Wayne)	513,0
7	Phoenix	484,9
8	Denver	463,8
9	St. Louis	432,5
10	San Francisco	427,5
11	Honolulu	403,6
12	Boston	388,8
13	Oakland (Int'l)	387,0
14	Miami	385,1
15	Las Vegas	385,1
16	Pittsburg	376,8
18	Detroit (Wayne City)	374,5
18	Philadelphia	373,5
19	London Heathrow	367,6
20	New York Newark	365,1
21	Charlotte	359,5
22	New York La Guardia	349,1
23	Seattle (Tacoma)	334,9
24	Memphis (Int'l)	330,4
25	Frankfurt	325,5

	Passagiere (Tsd.)	
1	Chicago O'Hare	59 250
2	Dallas Ft. Worth	47 579
3	Los Angeles LAX	45 700
4	Atlanta (Int'l)	43 312
5	London Heathrow	39 611
6	Tokyo Haneda	36 491
7	New York „JFK"	30 323
8	San Francisco	29 940
9	Frankfurt	26 724

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), International Civil Airports Association (ICAA).

Die erreichbaren Verkehrsergebnisse hängen maßgeblich von den jeweiligen Bahnsystemen, den Flächenverhältnissen, der zulässigen Betriebszeit und der Flugsicherungskapazität ab.

Die Mehrzahl der vor Frankfurt/Main plazierten nordamerikanischen Verkehrsflughäfen sind inneramerikanische Drehscheiben mit hohem Anteil an Inlandflügen. Das in diesem Verkehrssegment eingesetzte kleinere Fluggerät führt im Vergleich zu Frankfurt/Main zu geringeren Durchschnittswerten bei den pro Flugbewegung transportierten Passagieren (ca. 60 bis 100).

Paris – Charles de Gaulle (102) liegt mit Frankfurt/Main gleich. In London (115) sind Aufkommensstrukturen zu verzeichnen, die durch wenig Regionalverkehr sowie größeres Sitzplatzangebot im Passagierliniendienst (Heathrow) und durch viel Passagiercharterverkehr mit Großraumflugzeugen (Gatwick) im Vergleich zu Frankfurt/Main höhere Durchschnittswerte aufweisen.

Für internationale Drehkreuze in Asien wie Hongkong, Bangkok, Singapur, mit hohem Anteil an Großraumfluggerät – auch zur Abwicklung aufkommenstarker Inlandverkehre – errechnen sich deutlich höhere Durchschnittswerte (ca. 130) als für Frankfurt/Main.

3. Welche nationalen und internationalen Flughäfen mit ähnlicher Fläche und ähnlicher Start/Landebahnkonfiguration wie Frankfurt bewältigten 1990
   a) eine höhere Bewegungsdichte bzw. -zahl
   b) eine höhere Passagierzahl?

4. Können die dort vorhandenen Voraussetzungen auch auf Frankfurt übertragen werden und welcher Aufwand wäre dafür nötig?

Es ist kein Flughafen bekannt, der mit so kleiner Fläche (Zivilflughafen ca. 1 400 ha) und einem vergleichbaren Bahnensystem mehr Verkehr abwickelt. (Zum Vergleich: Amsterdam wickelt nur drei Fünftel des Bewegungsaufkommens Frankfurts auf größerer Fläche (ca. 1 800 ha) mit vier Bahnen ab.

Internationale Verkehrsflughäfen in den USA, die auf vergleichbarer Fläche höheres Bewegungs- und Fluggastaufkommen ab-

wickeln, verfügen über Parallelbahnkonfigurationen mit Bahnabständen von mehr als 1 525 m (international gültiger Mindestabstand für unabhängigen Betrieb), bzw. von mehr als 1 310 m [vom amerikanischen Bundesluftfahrtamt (FAA) für amerikanische Flughäfen anerkannter Mindestabstand für unabhängigen Betrieb].

Der Flughafen Frankfurt/Main verfügt über eine Parallelbahnkonfiguration mit einem Bahnabstand von 518 m für abhängigen Betrieb und eine weitere Bahn ausschließlich für Starts.

(Zu den start- und landebahnseitigen Voraussetzungen für unabhängigen Betrieb siehe Antwort zu Frage 10)

5. Von welchen Prognosen für die Entwicklung des Flugverkehrs in Frankfurt geht die Bundesregierung aus?

Alle vorliegenden Prognosen gehen davon aus, daß sich – nach Überwindung der vom Golfkrieg ausgelösten Rückschläge – die positive Wachstumsphase des Luftverkehrs fortsetzt.

Eine 1990 vorgelegte IATA-Vorausschau, die DLR-Prognose sowie die Fortschreibung einer FAG-Prognose von 1991 bilden den Rahmen der zukünftigen Erwartungen (IATA = International Air Transport Association, Genf, DLR = Deutsche Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V., FAG = Flughafen Frankfurt/ Main AG).

Die folgende Tabelle umfaßt die Perioden 1990/2000/2010 für die Aufkommensentwicklung bei Passagieren, Luftfracht und Flugzeugbewegungen (zivil und militärisch).

Prognosen

	1990 (Ist)	2000		2010
Passagiere (Mio.)	29,6	IATA FAG DLR	50 41 36	80 53
Luftfracht (Mio. t)	1,176	IATA FAG DLR	2,10* 1,87	3,40* 2,75
Flugzeugbewegungen (in 1 000)	342,7	IATA FAG DLR	470 378 428	580 392

* Hochrechnung analog IATA-Passagierprognose

Bei der Frage, welche Prognose der tatsächlichen Entwicklung am nächsten kommt, ist zu berücksichtigen, daß die Prognose der IATA zu einer Studie gehört, die insgesamt 27 europäische Flughäfen umfaßt und damit globaleren Bezug hat.

6. Trifft es zu, daß die Kapazitätsgrenze des vorhandenen Start/Landebahnsystems in Frankfurt bei 370 000 bis 400 000 Flugbewegungen pro Jahr liegt?

Ja, vorausgesetzt, daß

a) Engpässe im Luftraum für An- und Abflug behoben werden,

b) Staffelungsabstände im Endanflug weiter verringert werden und

c) Abrollvorgänge beschleunigt werden können.

Die Kapazitätsgrenze wird außer durch die Flughafeninfrastruktur noch durch die Luftraumstruktur und die Leistungsfähigkeit der Flugsicherung bestimmt.

7. Wann ist diese Grenze nach Einschätzung der Bundesregierung erreicht?

Etwa 1997.

8. Für wie lange und um wie viele Flugbewegungen würde eine Einbeziehung der Start- und Landebahn Erbenheim die Erreichung der Kapazitätsgrenze hinausschieben?

Voraussichtlich für fünf bis zehn weitere Jahre bei ca. 100 000 Bewegungen pro Jahr.

Neben der Verschiebung des Auslastungszeitpunkts ist der zu erwartende Substitutionseffekt wichtig. Die durch Verlegung von Flugzeugen mit geringerem Sitzplatzangebot nach Wiesbaden-Erbenheim ermöglichten zusätzlichen Bewegungen können in Frankfurt/Main durch Großraumflugzeuge der jüngsten Generation mit hohen Passagier- (zusätzlich acht Mio.) und Frachtkapazitäten (zusätzlich 400 000 t) genutzt werden.

9. Lohnt diese Lösung auch dann, wenn das Erreichen der Kapazitätsgrenze dadurch für weniger als acht Jahre hinausgeschoben wird? Wenn ja, mit welcher betriebs- und volkswirtschaftlichen Begründung?

Der Kapazitätsgewinn durch eine zivile Nutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim ist unter den in der Antwort zu Frage 8 genannten Parametern in jedem Fall für mehrere Jahre wirksam. Er sichert eine bedarfsgerechte Bedienung im Luftverkehr ohne sehr hohe Aufwendungen für eine Kapazitätserweiterung in Frankfurt/Main.

10. Für wie lange und um wie viele Flugbewegungen würde eine technisch optimale neue Parallelbahn in Frankfurt – nach Süden ohne Hindernisse soweit verschoben, wie es Betrieb, Technik und Regeln erfordern – die Erreichung der Kapazitätsgrenze hinausschieben?

Bei der theoretischen Überlegung einer Erweiterung des vorhandenen Start- und Landebahnsystems nach Süden wäre davon auszugehen, daß zur Sicherstellung der derzeit international geltenden Standards für unabhängig zu betreibende Bahnen ein Mindestabstand von 1 525 m einzuhalten ist.

Danach wäre dann, um das größtmögliche Bewegungsaufkommen bewältigen zu können, die Anlage einer dritten Parallelbahn d. h. 1 525 m südlich der vorhandenen Start- und Landebahn Süd, erforderlich. Wegen der damit verbundenen Nachbarschafts- und Umweltprobleme wird eine solche Überlegung von der FAG nicht verfolgt. Für diese rein hypothetische Bahnenkonfiguration könnte bei entsprechender Anpassung im Abfertigungsbereich und unter Berücksichtigung einer dann eintretenden gewissen Nutzungseinschränkung für die Startbahn 18 West eine Kapazitätssteigerung von ca. 30 bis 40 Prozent angesetzt werden. Die Frage, wie lange ein solcher Kapazitätsgewinn reichen würde, kann nicht beantwortet werden, weil entsprechend verläßliche Verkehrsprognosen nicht vorliegen.

11. Lohnt diese Lösung auch dann, wenn das Erreichen der Kapazitätsgrenze dadurch für weniger als zehn Jahre hinausgeschoben wird? Wenn ja, mit welcher betriebs- und volkswirtschaftlichen Begründung?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

12. Sind die angesprochenen Lösungen mit der vorhandenen Verkehrsstruktur in Frankfurt vereinbar?
13. Welche weiteren Kapazitätssteigerungen über die angesprochenen Lösungen hinaus (z. B. über 500 000 Bewegungen pro Jahr nach dem Jahr 2000) sind vorstellbar?

Um langfristig die Funktion einer internationalen Drehscheibe des Luftverkehrs für die Bundesrepublik Deutschland zu sichern und auszubauen, richtet sich der Flughafen Frankfurt/Main bei seinem Dienstleistungsangebot nach der Luftverkehrsnachfrage des EG-Wirtschaftsraumes, nach dem übrigen Europa sowie den Interkontinentalmärkten (hier vor allem die Wachstumszentren in Fernost und Nordamerika).

Es ist absehbar, daß bereits unter Ansatz der – niedrigeren – FAG-Prognosen die im Rahmen des Ausbauprogramms erweiterten Kapazitäten ausgelastet sein werden, nicht zuletzt weil ein Teil des Erweiterungspotentials allein zur Normalisierung der derzeitigen Überlastsituation gebraucht wird. Zur Sicherung der Verfügbarkeit des Flughafens Frankfurt/Main muß über die laufenden Maßnahmen hinaus zusätzliche Kapazität erschlossen werden. Zeiträume bis 20 Jahre für Planung, Genehmigung und Projektumsetzung führen dazu, daß bei nicht rechtzeitiger Inangriffnahme der Anschluß an den Verkehrsbedarf des Wirtschaftsraumes Rhein-Main verlorengeht. Die FAG untersucht derzeit, welche kapazitätssteigernden Nutzungen des FAG-Geländes in Betracht kommen. Zur Bedarfsdeckung sollen in einer Studie alle

rechtlichen, technischen, umweltbezogenen und finanziellen Auswirkungen im Hinblick auf eine mögliche zivile Nutzung des heute US-genutzten Fluggeländes in Wiesbaden-Erbenheim geprüft werden. Die Studie wird noch im laufenden Jahr erwartet.

Unter Annahme eines umfassenden Ausbaus am Flughafen Frankfurt/Main (ohne Maßnahmen im Sinne der Frage 10) und einer Nutzung des technischen und flugbetrieblichen Entwicklungspotentials von Wiesbaden-Erbenheim liegen Leistungssteigerungen auf über 500 000 Bewegungen pro Jahr langfristig im Bereich des Möglichen.

14. Können Kapazitätssteigerungen auf über 400 000 Bewegungen im Jahr
    a) bei den Flugzeugabstellpositionen
    b) bei den Rollzeiten
    c) bei den neuen Fluggastanlagen

    wirtschaftlich ermöglicht werden?

Der zivile Teil des Flughafens Frankfurt/Main läßt bei Vollausbau für die flächengebundenen Funktionen Kapazitätspotentiale von rund 50 Mio. Passagieren und 2,4 Mio. Tonnen Fracht pro Jahr erreichbar erscheinen. Unter Ausschöpfung aller Vorfeldausbauoptionen kann dem erwarteten Bedarf an 138 Flugzeugpositionen bis zum Jahr 2000 entsprochen werden; der Auslastungszeitpunkt für die Vorfeldkapazität entspricht somit in etwa der bis Ende der neunziger Jahre als erreichbar angesehenen Kapazität des vorhandenen Start- und Landebahnsystems von 383 000 Bewegungen pro Jahr.

Mit der Erhöhung des Jahresvolumens auf 400 000 Bewegungen steigt der Bedarf an Vorfeldflächen um rund 9 auf 147 Flugzeugpositionen. Diese Zusatzkapazität könnte durch Überlassung weiterer, heute noch militärisch genutzter Teilflächen geschaffen werden. Die Frage ist insoweit offen.

15. Liegen Szenarien vor, die bei einer absoluten Grenze der Flugbewegungen bei 400 000 pro Jahr für Frankfurt
    a) ein weiteres qualitatives Wachstum ermöglichen
    b) die Verkehrsentwicklung regional und europäisch sichern

    und was beinhalten sie im einzelnen?

Die Aufgabe des Flughafens Frankfurt/Main liegt vorrangig darin, den Langstrecken- und Umsteigerverkehr zu bedienen. Bei einem qualitativen Wachstum sind die an den Flughafen Frankfurt gestellten Anforderungen des Luftverkehrsmarktes, die Substituierbarkeit von Luftverkehrsnachfrage und die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen zu berücksichtigen. Die Rahmenbedingungen für die Marktentwicklung des Flughafens Frankfurt sind:

Konkurrenzflughäfen

Im Kreis der großen europäischen Verkehrsflughäfen sind die Flughäfen Amsterdam, Paris und London unmittelbare Konkurrenten von Frankfurt. Gestützt auf noch ausreichende Kapazitätsreserven können sich diese Flughäfen ungehindert entwickeln.

Der Wettbewerb zielt weniger auf die den Flughäfen zuzuordnenden Einzugsgebiete, sondern auf den Umsteigerverkehr als „Tor nach Europa" und Drehscheibe. Diese Funktion Frankfurts darf im Interesse der notwendigen Luftverkehrsbedienung der deutschen Wirtschaftszentren nicht gefährdet werden.

Entlastung durch andere deutsche Flughäfen

Der Ausbau der Flughäfen Berlin, Düsseldorf/Köln-Bonn, Hamburg und München kann zu weiteren Drehkreuzen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland und damit zu einer Entlastung des Flughafens Frankfurt/Main führen. Entlastend wirken sich auch Direktverbindungen zu anderen deutschen Flughäfen aus (z. B. Hannover, Leipzig, Stuttgart).

Verlagerungsmöglichkeiten auf die Bahn

Verlagerungsfähig auf das künftige, leistungsgesteigerte Fernbahnnetz (IC/ICE) können Teile des Luftverkehrsaufkommens bis zu etwa 500 km Entfernung sein.

Wegen der ab 1993 wirksamen EG-Regelung, die freien Marktzugang von Luftverkehrsgesellschaften des europäischen Auslandes gestattet, läßt sich die Entwicklung der innereuropäischen Luftfahrt schwer abschätzen. Für den Flughafen Frankfurt/Main gehen Prognosen davon aus, daß der Schienenverkehr bis zum Jahr 2010 einen Abzugseffekt von ca. 5 Prozent erzielen wird.

Gestaltung des künftigen Marktumfeldes am Flughafen Frankfurt/Main

Zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Flughafens Frankfurt/Main für den Interkontinental- und Europaverkehr sind notwendig:

- Mittelfristige Reduktion von Militär- und Kleinflugzeugbetrieb.
- Reduzierung des Regionalluftverkehrs mit Flugzeugen unter 30 Sitzplätzen.
- Erhöhung des Anteils von Großraumflugzeugen durch mehr aufkommensstarke Langstreckenverbindungen mit Drehkreuz-Diensten.
- Erschließung von weiteren Routen von/nach Frankfurt, die für die deutsche Wirtschaft von Interesse sind.
- Stärkung der internationalen Umsteigerverkehre durch Aufwertung bestehender und Einrichtung neuer Verbindungen.
- Deckung der Luftverkehrsnachfrage innerhalb der erweiterten EG.
- Erleichterung des Übergangs zwischen Schienen- und Luftverkehr durch Bau eines zusätzlichen Flughafenbahnhofes für den

schnellen Passagierverkehr im Verbund mit den übrigen europäischen Hochleistungsbahnsystemen.

16. Welche Konzeption – z. B. verkehrsträgerübergreifend durch Verlagerungen auf die Schiene oder verkehrsträgerintern durch Aufgabenteilung zwischen den deutschen Flughäfen – verfolgt die Bundesregierung zur Bewältigung der Kapazitätsengpässe im Luftverkehr als Voraussetzung für qualitatives Wachstum?

Auf die Antwort zu Frage 15 wird Bezug genommen.

Das Flughafenkonzept der Bundesregierung geht von einer multizentrischen Verteilung der Wirtschafts- und Bevölkerungsschwerpunkte aus, der die räumliche Verteilung der internationalen Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland angepaßt ist. Die Bundesregierung hatte dementsprechend entschieden, sich an einem Flughafen in der Mitte (Frankfurt/Main als Hauptknoten), im Norden (Hamburg), im Westen (Köln/Bonn), im Süden (München) sowie in Berlin zu beteiligen. Diese Entscheidung wird aufgrund der deutschen Einigung nicht prinzipiell in Frage gestellt, wobei allerdings die Situation in Berlin – nicht zuletzt unter dem Aspekt der Hauptstadtfunktion – durch Bildung einer Flughafenholding für alle bestehenden Flughäfen neu geordnet wird.

Das dezentrale System sollte beibehalten und durch Herstellung von Direktverbindungen auch zu kleineren Flughäfen gestärkt werden. Andererseits sind verstärkte Benutzungen darauf zu richten, durch Ausbau schneller Oberflächenverkehrsmittel (z. B. ICE) – nicht zuletzt auch unter dem Aspekt vermeidbarer Belastungen der Bevölkerung – für eine Entlastung im innerdeutschen Luftverkehr zu sorgen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333